

Negocios

Tráfico portuario en Colombia

Primer semestre

Zona portuaria	2017		2018		2019		Variación %	
	Toneladas	Partic. %	Toneladas	Partic. %	Toneladas	Partic. %	2018/2017	2019/2018
Ciénaga	24.288.008	23,6	23.219.101	23,17	21.700.713	22,2	-4,2	-6,5
Cartagena	19.002.728	18,5	19.335.220	19,29	20.709.450	21,2	1,7	7,1
Golfo de Morrosquillo	17.436.919	17	14.769.228	14,74	17.301.636	17,7	-15,3	17,1
Guajira	17.118.582	16,7	16.460.096	16,43	14.001.173	14,3	-3,8	-14,9
Barranquilla	6.169.779	6	5.915.553	5,9	4.978.198	5,1	-4,1	-15,8
Santa Marta	6.073.751	5,9	6.001.496	5,99	5.637.738	5,8	-1,2	-6,1
Turbo	462.927	0,5	478.409	0,48	444	0,5		
San Andrés	166.404	0,2	168.322	0,17	152.924	0,2	1,2	-9,1
Región Caribe	90.659.098	88,2	86.347.425	86,2	84.925.371	86,8	-4,8	-1,6
Buenaventura	10.347.390	10,1	12.516.416	12,49	11.452.651	11,7	21	-8,5
Tumaco	424.677	0,4	269.130	0,27	172.414	0,2	-36,6	-35,9
Región Pacífico	10.772.066	10,5	12.785.545	12,8	11.625.066	11,9	18,7	-9,1
Barrancabermeja	1.313.962	1,3	1.026.424	1,02	1.272.325	1,3	-22	24
Rio Magdalena	20.210	0	53.156	1,05	21.213	0	163	-60,1
Zona Rio Magdalena	13.343.172	1,3	1.079.580	1,1	1.293.539	1,3	-19,1	19,8
Total toneladas	102.765.336	100	100.212.551	100	97.843.976	100	-2,5	-2,4

Fuente: Superintendencia de Puertos y Transporte

Los fletes marítimos se encarecerían en 2020

Desde el año entrante, la norma IMO obligará a los barcos a utilizar combustibles menos contaminantes. Hay dudas sobre la suficiencia.

Adriana Carolina Leal Acosta
adrlea@portafolio.co

EL PRÓXIMO AÑO las tarifas de los fletes marítimos podrían aumentar en todo el mundo, como consecuencia de la entrada en vigencia de una nueva norma internacional, que establece que los barcos deben empezar a utilizar combustibles menos contaminantes.

La mencionada regla, denominada IMO 2020, fue creada por la Organización Marítima Internacional -que hace parte de las Naciones Unidas- y, concretamente, dice que el contenido de azufre en el 'fueloil' utilizado a bordo de los buques, debe ser de hasta 0,50% (masa/masa), mientras que actualmente, el nivel promedio de este asciende a 3,5%.

"La implantación de este límite reducirá considerablemente la cantidad de óxido de azufre procedente de los buques, lo que supondrá importantes beneficios sanitarios y ambientales para el mundo, particular-

mente para las poblaciones cercanas a puertos y costas vivas", explica la organización en un documento oficial.

No obstante, la preocupación de la industria radica en que, de cualquier forma, asumir la reglamentación representaría mayores costos operativos, y es precisamente por esa razón, que los gastos se verían reflejados en los fletes.

"Uno de los factores que

influyen en este panorama es que la disponibilidad de 'fueloil', con el bajo nivel de azufre exigido, no es tan alto como el de otros combustibles", explicó Santiago Rodríguez, gerente comercial de Ventura Group, operador del puerto de Buenaventura.

De acuerdo con el ejecutivo, el juego de la oferta y la demanda, podría encarecer el combustible y, por tanto, los fletes marítimos.

Sin embargo, no es una obligación para los transportadores utilizar ese tipo específico de combustible, sino que pueden explorar otras opciones menos contaminantes, como por ejemplo el gas licuado.

Pero para tomar esa opción y abastecerse con gas, que es más económico, se debe modificar la infraestructura de los barcos, lo que representaría una inversión significativa.

"En el caso de Colombia, la Sociedad Portuaria El Cayao tiene la posibilidad de proveer gas licuado, que es menos contaminante y se puede transportar por tubería para abastecer a los barcos. Para lograrlo también ellos deben hacer una inversión en infraestructura. La otra opción que se podría evaluar es que a través de una iniciativa privada, o con otra estrategia, se adapten barcasas en las que se pueda transportar el gas y que estas funcionen como 'estaciones de servicio móvil', pero lo cierto es que hasta el momento no ha llegado al país el primer barco que requiera gas, y tampoco se conoce que se haya hecho un cambio tan radical en el mundo todavía", señaló Carolina Herrera, directora ejecutiva de la Cámara Marítima y Portuaria de la Andi.

Según la experta, lo más probable es que la transición se haga utilizando el 'fueloil' de menos azufre y que, en cambio, los barcos que se fabriquen de ahora en adelante tengan la tecnología para operar con gas.

Pero este no sería el único cambio para la industria portuaria y de transporte de carga por esta vía que se está experimentando por cuenta del cambio climático, pues según indicó Rodríguez, este año por ejemplo, los itinerarios han cambiado.

Un ejemplo es el caso del maíz que se importa desde Estados Unidos. "Este año se congeló el Río Misisipi y luego, en el deshielo, hubo

En el primer semestre del año se movieron 97,8 millones de toneladas de carga por los puertos del país, 2,4% menos que en igual periodo del año pasado".

inundaciones, lo que provocó que los barcos se demoraran en llegar a Colombia más o menos dos meses. Eso ha hecho que el mercado se distorsione un poco. Cuando eso pasó las importaciones se empezaron a hacer desde Argentina y Brasil, pero el tiempo de respuesta de ellos es más largo", señaló el ejecutivo.

Frente a esto, precisó que la organización es consciente de que el clima se ha convertido en un factor que está haciendo que el negocio cambie y que los puertos tengan que ser más eficientes.

Por su parte, Camilo Prieto, vocero del Movimiento Ambientalista Colombiano, considera que la industria ha tenido el tiempo suficiente para prepararse, dado que la fecha de entrada en vigencia de la norma fue acordada en el 2016. "Este paso es absolutamente necesario", concluyó. □

ALGUNAS VOCES EXPERTAS EN LA MATERIA



SANTIAGO RODRÍGUEZ
Gerente comercial
de Ventura Group

"El clima está cambiando el negocio"



CAROLINA HERRERA
Directora Cámara Marítima y
Portuaria de la Andi.

"No ha llegado al país el primer barco a gas"



CAMILO PRIETO
Vocero del Movimiento
Ambientalista Colombiano

"Los cambios en materia energética son necesarios"